

宇部市営バス事業の経営健全化を目指して*

Toward the Revitalization of Ube City Bus *

三戸宏文**・田村洋一***・佐藤俊雄****

By Hirofumi MITO**・Youichi TAMURA***・Toshio SATO****

1. はじめに

宇部市では、2000年11月27日に市長から宇部市営旅客自動車運送事業審議会に対して、市営バスの存続を前提とした経営健全化方策に関する諮問がなされた。同審議会では、経営部会と交通部会を設置し市営バスの経営健全化と行政評価手法に関する検討・調査¹⁾を実施し、2002年6月に答申書²⁾が提出された。これを受けて宇部市交通局では、経営健全化とサービス向上のための諸施策を実現しつつある。

本稿は、宇部市営バス事業に関する調査結果を示すとともに、経営健全化に向けて展開中の諸施策の一端を報告するものである。

2. 宇部市営バス事業に関する調査結果

(1) 事業概要

a) 輸送人員・営業路線長・年間走行キロの推移

宇部市営バスの年間輸送人員は1953年以降約10年間急増し、1963年にピーク(2371万人)に達した。その後は、一貫して利用者が減少し、1999年の輸送人数は396万人(ピーク時の1/6)となり、減少に歯止めが掛からない状態が続いている。ピーク時の数値を100として、年間輸送人数、営業路線長、年間

*キーワード: バス、市営バス、公営交通

** 宇部市交通局長

(山口県宇部市大字善和字牛明203-9、
TEL0836-31-1133、FAX0836-22-1772)

*** 正員 工博、山口大学工学部社会建設工学科

(山口県宇部市常盤台2丁目16-1、
TEL0836-85-9308、ytamura@yamaguchi-u.ac.jp)

**** 工修、社団法人中国地方総合研究センター

(広島県広島市中区小町4-33、
TEL082-245-7900、FAX082-245-7629)

走行キロ数を指標化し経年変化を示したのが図 - 1 である。輸送人員の大幅な低下に対し、年間走行キロ数は3割程度、営業路線延長は1割程度の短縮に止まり、輸送効率が大幅に低下していることがわかる。

b) 職員数・車両数の推移

職員数、嘱託職員、車両数の推移を図 - 2 に示す。職員数は1962年の436名をピークに1999年には99名(ピーク時の22.7%)まで減少し、人員合理化分を嘱託雇用(1999年32名、総人員の1/4)でカバーしている。一方、保有車両数はほとんど変化していない。

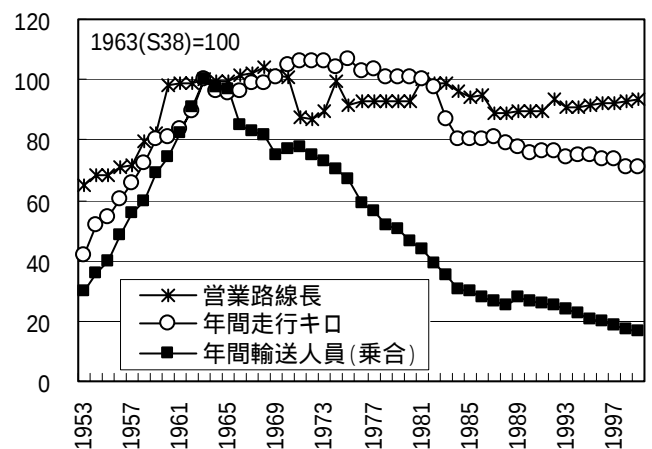


図 - 1 年間輸送人数・営業路線長・年間走行キロ

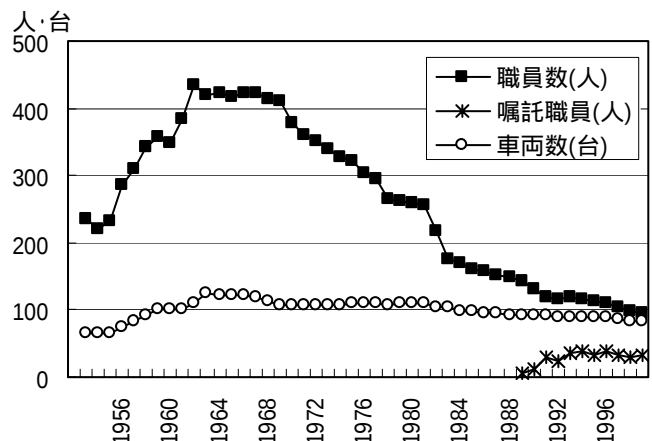


図 - 2 職員数・委託職員・車両数

c) 損益の推移と収支率

損益の推移を図 - 3 に示す。1972年頃まで、総収益と総費用がほぼ同等で推移しているが、それ以降、費用が収益を上回るようになり累積赤字が拡大した。その後、1982年から1988年にかけてバス事業以外の収益が、また1992年には、交通局の郊外移転に伴う旧用地の売却益により、累積赤字を解消した。

しかしながら、経常収益は1975年をピークに一貫して減少し、現在はピーク時の1/2に低下している。また、1991年頃から経常費用が経常収益を上回るようになったが、最近ではほぼバランスしている。

(2) 交通サービス

a) 運行水準

宇部市の都市構造と運行頻度の概要を図 - 4 に、生活圏域別のサービス水準を図 - 5 に示す。

中心市街地から放射状に路線・系統（24路線111系統）が組まれており、東部市街地の国道190号線沿い、北部市街地の国道490号線沿い、西部市街地の国道190号線沿いの順に運行水準が高い。一方、北部三地域においては運行便数が極端に少なく、都心部との総便数の格差は50倍以上、人口一人当たりベースでは15倍、高齢者人口一人当たりベースでは24倍の格差がある。また、これらの地域は医療拠点と結節されていない。

b) バス利用者像と利用目的

2000年に実施した市民アンケート調査（回答者2115人）によるバス利用者の年齢分布を図 - 6 に示す。後述の無料バス受給対象である70歳以上の高齢者が利用者の約40%を占め、また、利用者の90%が50歳以上の年代である。

バスの利用目的は、買物と通院の割合が高い。地域的に見れば、多くの地域が買物・通院バランス型、買物重視型であるのに対し、北部3地域は通院が主体になっている（図 - 7参照）。

運行便数（サービス水準）は図 - 5 に示したように、市中心部が多いのに対し中心部から離れるほど便数が低下している。とくに、北部3地域の路線は医療機関と直結しておらず、通院目的の利用者が多いにもかかわらず医療機関へのアクセスに乘換えが必要となっている。この地域は高齢過疎地域であり、タクシー等の代替交通機関の利用も困難である。

中でも市外縁部に位置する小野地域は深刻な状況にあり、シビルミニマムの観点から路線バス運行の適正化を図るだけでなく、コミュニティ・バス導入も併せ考える必要がある。

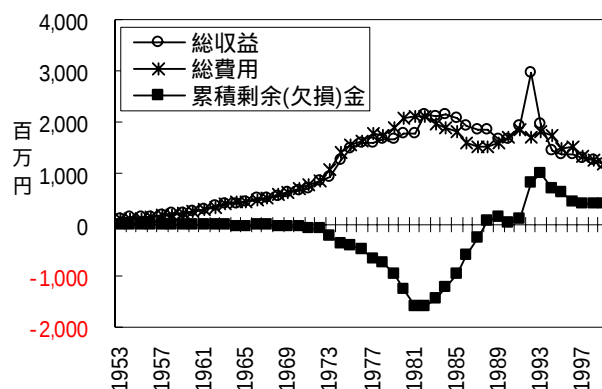


図 - 3 損益の推移

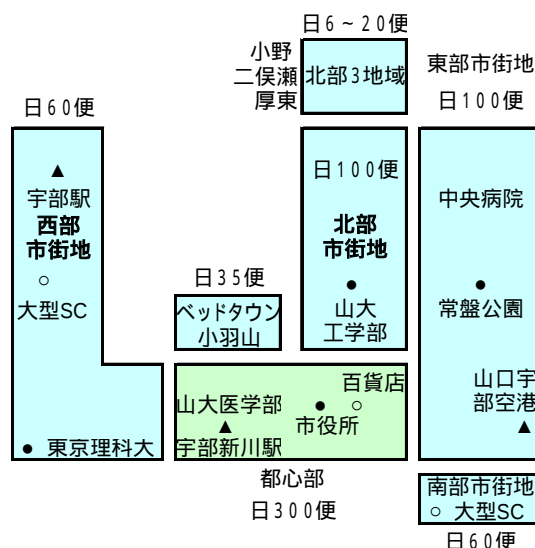
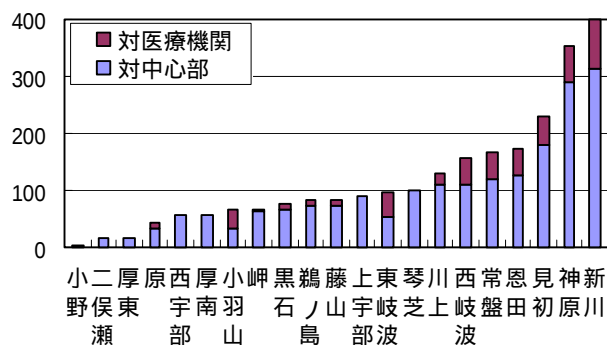


図 - 4 宇部市の都市構造と運行頻度



		中心部	
		高	低
医療機関	高	西岐波、常盤、恩田、見初、神原、新川	上宇部、琴芝、川上
	低	小羽山、東岐波	小野、二股、厚東、原、厚南

図 - 5 校区とサービス水準

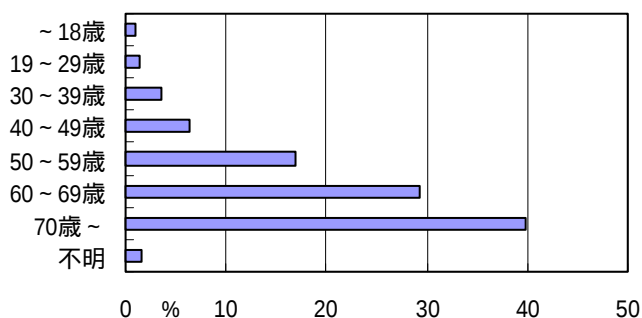


図 - 6 バス利用者の年齢分布

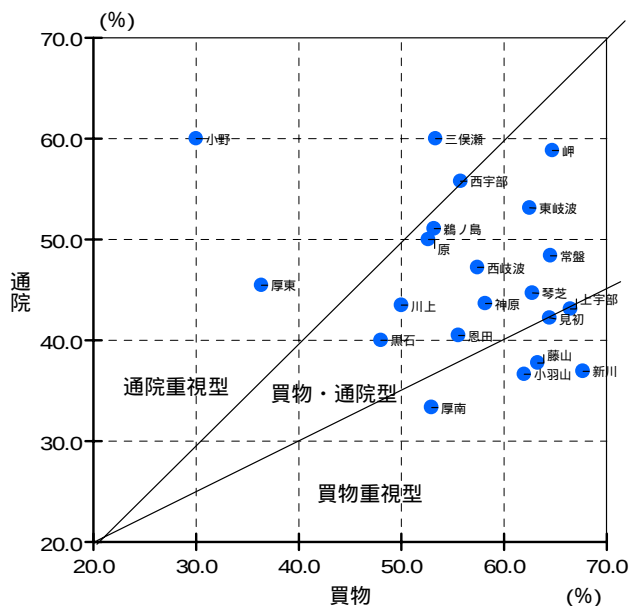


図 - 7 生活圏とバス利用目的

(3) 路線収支と高齢者無料バス

a) 路線収支

路線別の収支（総収入－総支出）を図 - 8 に示す。収支率（費用／収入）が100を下回る路線は、全体の約1/3である。黒字額1000万円以上の路線は、中央病院線のみで、他路線の黒字額は400万円以下である。赤字額1000万円以上の路線は、小郡線、小野線、小串線、厚東線の4路線である。小郡線は収入額、支出額と大で4400万円の赤字を生じている。

b) 高齢者無料バス

宇部市では、高齢者等（70歳以上）にバス優待乗車証（無料バス）交付事業として無料バスの利用に応じて交通局へ助成金を交付してきた。1999年の助成金額は388百万円で、乗合旅客収入847百万円の46%に達している。各路線で、この助成金が収入に占める割合は、40～60%の水準である。

現行制度が維持された場合の市バス事業におけ

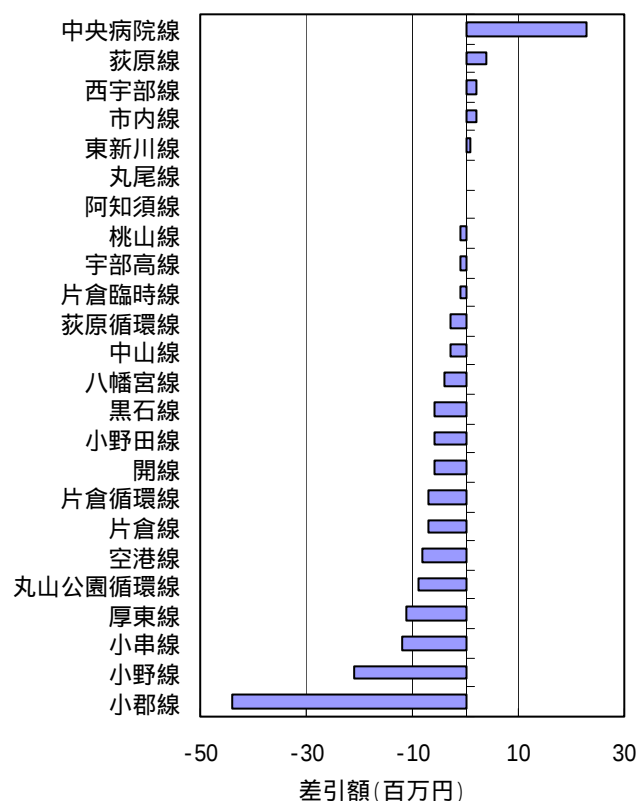


図 - 8 路線別収支

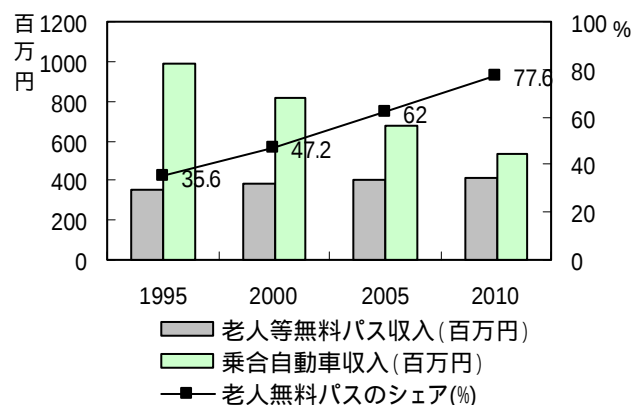


図 - 9 高齢者等無料バス収入の推計

る高齢者等無料バス収入の将来推計値を図 - 9 に示す。2010年には無料バス収入が運賃収入の77.6%を占めることになり、市営バスは公共交通機関に要求される独立採算制を喪失する。このような状況への市民の認識も高まってきており、先述の市民アンケート調査の自由意見中には、無料バス制度の見直し・廃止を求める意見が突出して高い割合を占め、しかも、特に50歳以上の高年代層の意見が高い割合を占めた。

3. 宇部市営バス経営健全化施策

（１）審議会の提示課題

審議会から、宇部市営バスの社会的役割・サービス充実の面から、表 - 1 に示す ～ の 7 項目が、経営効率化の面から ～ の 3 項目が、さらに他団体等と協調して取り組むべきものとして ～ の 3 項目が提示された。これらの課題に対する対応状況を同表に示しているが、2004年6月時点で、項目 、 、 、 に関する対策を実現している。また、項目 、 、 、 に関する対策を段階的に実現しつつある。

施策の一部を具体的に示せば、中心市街地循環バス（カッタGO）の導入、スクールバス路線の開設と通学フリー定期券の新設、エコ定期券の新規導入と高齢者等無料バスの廃止、バス停のバリアフリー化などである、

これらの中で全国的にもユニークな試みである新規定期券の内容を以下に示す。

（２）エコ定期券

改善要求項目 、 に応じるために、2003年10月に「エコ定期券」の名称で新たな定期券を導入した。この無記名定期券の持参者は、特急バスを除く宇部市営バス全路線と他社の競合路線で使用可能であり、1回100円の均一料金で利用できる（表 - 2）。

すなわち、本定期券は無記名のバス利用会員権の性格を有するもので、これによって市内単一ゾーンの均一運賃制が実現された。このような内容は、これまで各地で導入されてきた環境定期券とは一線を画すものである。このエコ定期券導入後8ヶ月が経過したが、図 - 10 に示すように、当初の5ヶ月間の販売枚数は1000枚前後で推移したが、本年3月以降増加傾向にある。

また、宇部市は増加が予想される福祉関係費の財源確保の観点から、高齢者優待制度の内容を見直し、2004年1月から従来無料だった運賃を1乗車100円とした。その結果、市の助成金は年簡約4億円から1億6千万円へ大幅に圧縮され、市財政に大きな効果を生じた。反面、高齢者のバス利用は減少傾向を示し、エコ定期券等の取り組みがそれを補う形となっている。現在、交通局では更なる収入増を目指して、定期券販売網の拡充をはじめ、利便性・サービス向上実現の諸施策に積極的に取り組んでいる。

表 - 1 審議会答申項目と対応状況

審議会答申項目	対応
シビルミニマム設定による北部地域運行の充実	
都心循環線の新設	
スクールバス路線の新設	
小野田線の延伸	▲
その他の路線網の見直し	
バスの低床化・魅力化	○
新たな料金体系導入の検討	
人件費の削減	○
路線のスリム化	
高齢者等無料バス方式の見直し	
病院・大規模店舗におけるバスロケーションシステムの導入	▲
市役所・企業単位でのバス利用促進運動	○
優先レーン、停留所の快適化	○

：実現 ○：一部実現 ：準備段階 ▲：検討段階

表 - 2 エコ定期券の概要

価 格	2000円/月
内 容	無記名式 定期券持参者は、特急バスを除く市営バス全路線1乗車100円で利用可能
民間バス路線での利用	サンデン交通、防長交通、船木鉄道のバス路線の指定区間で使用可能

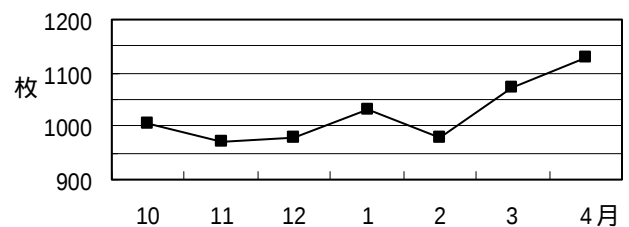


図 - 10 エコ定期券の売上げ枚数

4．おわりに

宇部市営バス事業のこれまでの経緯と経営健全化施策の一端を紹介したが、前途には解決すべき問題も多々存在する。今後も、市民に快適な公共交通サービスを提供するために鋭意努力を重ねて行きたい。

参考文献

- 1) 社団法人中国地方総合研究センター：宇部市営バス健全化方策検討調査報告書、2002年3月
- 2) 宇部市営旅客自動車運送事業審議会：宇部市旅客自動車運送事業の経営健全化と行政評価の手法に関する答申、2002年6月